Deutscher Bundestag
8. Wahlperiode

Drucksache 8/1425

17. 01. 78

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Narjes, Dr. Dollinger, Blumenfeld, Dr. Müller-Hermann und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 8/1391 –

Behinderung der Importe von Schiffen und Schiffsmaterialien aus der EG in die USA

Der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Wirtschaft – VA 3/E A 5 – 48 00 32 – hat mit Schreiben vom 13. Januar 1978 namens der Bundesregierung die Kleine Anfrage wie folgt beantwortet:

1. In welchem Umfang wurden in den letzten 20 Jahren Schiffe und Schiffsausrüstung aus den EG-Mitgliedsländern in den USA importiert?

In den USA gibt es keine Angaben über Schiffsimporte in den offiziellen US-Handelsstatistiken. Schiffe gelten im Sinne des US-Zolltarifs nicht als Waren. Aus anderen Unterlagen (z. B. OECD-Statistik, Berichte der Deutschen Botschaft) ist ersichtlich, daß von 1965 bis 1970 keine Lieferungen von Schiffen in die USA stattgefunden haben. Von 1971 bis 1975 wurden folgende Exporte aus EG-Mitgliedstaaten getätigt:

1971: im Werte von 60,9 Mio US-$ (1 Schiff aus D)
1972: im Werte von 123,8 Mio US-$ (2 Schiffe aus D und NL)
1973: im Werte von 395,4 Mio US-$ (6 Schiffe: 4 aus D und 2 aus NL)
1974: im Werte von 137,4 Mio US-$ (1 Schiff aus D)
1975: im Werte von 34,2 Mio US-$ (1 Schiff aus D)

Eine Aussage über Importe von Schiffsausrüstungen ist nicht möglich. Die Waren werden nicht nach ihrem Verwendungszweck, sondern nach ihrer Beschaffenheit (z. B. elektronische Ausrüstungen) statistisch erfaßt.

Druck: Thenée Druck KG, 5300 Bonn, Tel. 23 19 67
Alleinvertrieb: Verlag Dr. Hans Heger, 5300 Bonn 2, Postfach 2008 21
Bonn-Bad Godesberg, Herderstr. 56, Tel. (02221) 36 35 51

2. Welchen Anteil hatten die Importe von Schiffen und Schiffsausrüstungen aus der Bundesrepublik Deutschland und den anderen EG-Mitgliedsländern am Gesamtimport der USA?

Da keine umfassenden wertmäßigen Angaben über Importe von Schiffen und Schiffsausrüstungen in den Statistiken enthalten sind, kann der Anteil dieser Waren am Gesamtimport der USA nicht genau festgestellt werden.

Die hier bekannten Schiffslieferungen haben in keinem Jahr mehr als 0,5 v. H. der Gesamtimporte der USA ausgemacht.

3. Sind der Bundesregierung nichttarifäre Handelshemmnisse bekannt, welche die Einfuhr von Schiffen und Schiffsausrüstungen aus der EG in die USA erschweren?

a) Die amerikanische Binnen- und Küstenschiffahrt sowie der Verkehr im Bereich des Festlandsockels ist durch Gesetz amerikanischen Unternehmen vorbehalten. Die dort eingesetzten Wasserfahrzeuge (z. B. auch Luftkissenfahrzeuge, Rettungsboote und ähnliches Gerät) müssen unter US-Flagge fahren und in den USA gebaut und registriert sein *). Im amerikanischen Kongreß laufen Bestrebungen, auch die Bohrinseln in diese Bestimmungen einzubeziehen.
Die Ausrüstung muß – soweit möglich – amerikanischen Ursprung haben.

b) Letzteres gilt teilweise auch für Schiffscontainer und Lebensrettungsgeräte, die auf US-Wasserfahrzeugen auch außerhalb der Binnen- und Küstenschiffahrt verwendet werden.

c) Ferner sieht das amerikanische Zollrecht die Erhebung eines Zolles in Höhe von 50 v. H. des Wertes für Reparaturarbeiten (Sach- und Werkleistungen) vor, die an amerikanischen Schiffen außerhalb der USA durchgeführt worden sind.

d) Generell gelten im übrigen die Bestimmungen der Buy-American-Gesetzgebung für das öffentliche Beschaffungswesen.

4. Welche Subventionsmöglichen werden in den USA für Schiffe, die auf amerikanischen Werften gebaut werden, bereitgestellt, und mit welchen Auflagen werden diese Subventionen gesehen?

Ein von den USA 1970 verabschiedetes langfristiges Subventionsprogramm sieht etwa zu gleichen Teilen die Förderung der Handelsflotte und der US-Werften vor.

a) Danach erhalten US-Reeder bei Auftragsvergabe an US-Werften Bausubventionen (construction differential subsidies), die – nach Schiffstypen differenziert – nicht über 50 v. H. der Gesamtbaukosten des Schiffes hinausgehen dürfen. Die so subventionierten Schiffe müssen im Außenhandel, und zwar in einem vom Maritime Subsidy Board bestimmten Bereich eingesetzt sein und bestimmten Anforde-

*) Merchant Marine Act of 1920 für Warenbeförderungen; Gesetz 46 US-Code 289 für Personenbeförderungen.

rungen der US-Navy für Fälle des nationalen Notstandes entsprechen.

Für dieses Programm sind im Finanzjahr 1976 202,1 Mio $ gezahlt worden und für die Jahre 1977 und 1978 jeweils 264,8 Mio $ bzw. 233 Mio $ von der Regierung veranschlagt.

b) US-Reeder erhalten ferner während der Bauzeit Schiffsbaudarlehen mit Staatsbürgschaften und eine Kreditversicherung, deren jeweilige Höhe vom Schiffstyp abhängt.

c) Unter steuerliche Maßnahmen zur Subventionierung fällt die Möglichkeit, Reedereigewinne einem zunächst steuerfreien Baufonds für zukünftige Neubauvorhaben zuzuführen.

5. Trifft es zu, daß die US-Werften ihren Auftragsbestand in letzter Zeit so ausbauen konnten, daß sie nach Japan den zweiten Platz im Weltschiffsbau einnehmen?

Es trifft zu, daß die US-Werften nach dem Auftragsbestand – gemessen in Bruttoregistertonnen (BRT) – am 30. September 1977 laut Lloyd's Register of Shipping, London, (Schiffahrtsregister), den zweiten Platz im Weltschiffbau eingenommen haben. Dies ist das Ergebnis eines Rückgangs im weltweiten Auftragsbestand von Juni 1974 bis September 1977 von 130,5 Mio BRT auf 42,2 Mio BRT (rund 67 v. H.), dem im gleichen Zeitraum eine Verminderung des Auftragsbestandes amerikanischer Werften von nur rund 18 v. H., d. h. von 4,8 Mio BRT auf 3,9 Mio BRT gegenüberstand (vgl. anliegende Tabelle). Allerdings erwartet die amerikanische Regierung für 1979 im Werftbereich ebenfalls einen deutlichen Beschäftigungsrückgang.

6. Wie beurteilt die Bundesregierung die bestehenden ladungslenkenden Maßnahmen der USA und die Pläne einer Cargo-Preference Bill, wie sie derzeit in den USA diskutiert werden?

Ladungslenkende Maßnahmen der USA zur Gewährleistung des gegenseitigen Zugangs zu Regierungsladungen aus Abkommen mit Entwicklungsländern und aus dem Schiffahrtsvertrag mit der UdSSR haben die Betätigung der deutschen Schiffahrt, soweit bekannt, nicht beeinträchtigt. Es liegen in dieser Hinsicht keine Beschwerden vor.

Nach dem Scheitern der Cargo-Preference-Bill im Oktober 1977 sind keine weiteren konkreten Pläne bekannt geworden.

Ladungslenkende Maßnahmen stehen jedoch nach wie vor auf der Prioritätsliste der US-Gewerkschaften und der Schiffahrtsindustrie; die Bundesregierung beobachtet deshalb die Entwicklung mit Aufmerksamkeit.

7. Was beabsichtigen die Bundesregierung und die EG gegen die nichttarifären Handelshemmnisse zu unternehmen, die den Import von europäischen Schiffen und Schiffsausrüstungen in die USA behindern?
Was ist in dieser Hinsicht zur Vorbereitung der sogenannten Tokio-Runde geschehen?

Die EG hat mit diplomatischer Note gegen die Bestrebungen im amerikanischen Kongreß interveniert, die zu Frage 3 unter a) dargelegten Vorschriften auch auf Bohrinseln auszudehnen.

Weiter sind die Bestrebungen der Bundesregierung und der EG zur Beseitigung nicht-tarifärer Handelshemmnisse darauf konzentriert, in den multilateralen Handelsverhandlungen der Tokio-Runde Fortschritte in Richtung möglichst weltoffener Lösungen zu erreichen. Die EG hat sowohl die Importbeschränkungen für die amerikanische Binnen- und Küstenschiffahrt wie auch die Zollerhebung von 50 v. H. für außerhalb der USA durchgeführte Schiffsreparaturen sowie das öffentliche Auftragswesen der USA (Buy-American-Bestimmungen) im GATT den USA als nicht-tarifäre Handelshemmnisse notifiziert.

Die beiden ersten Maßnahmen sind von der EG – mit dem Ziel ihrer Aufhebung – in die Forderungslisten aufgenommen worden, die entsprechend dem vereinbarten Terminkalender für die Schlußphase der GATT-Verhandlungen im Herbst 1977 erstellt worden sind.

Im Bereich Regierungskäufe zielen die GATT-Verhandlungen auf einen internationalen Verhaltenskodex ab, der zu einer größeren Transparenz des Vergabewesens beitragen und den Wettbewerb zwischen in- und ausländischen Anbietern verbessern soll.

Anlage

Schiffbau in den USA

Zeitpunkt	Weltauftragsbestand in Mio BRT	davon USA in Mio BRT	Platz in der Weltrangliste (gemessen am sinkenden Auftragsbestand)
30. 6. 1974	130,5	4,8	8
31. 12. 1974	120,7	5,5	7
30. 6. 1975	102,1	5,3	6
31. 12. 1975	82,3	4,97	3
30. 6. 1976	67,1	4,8	3
31. 12. 1976	55,4	4,7	2
30. 6. 1977	45,8	4,2	2
30. 9. 1977	42,2	3,9	2

Quelle: Lloyd's Register of Shipping, London (Schiffahrtsregister)